

今後の国際拠点空港のあり方に関する懇談会

今後の国際拠点空港のあり方

2006年11月21日

全日本空輸株式会社

1. ANAグループの国際線戦略概要

国際線旅客事業

『ネットワーク拡充による収益拡大』

北米・欧州のパートナーハブへの路線強化
中国、アジアネットワークの強化
成田空港におけるアライアンス機能の強化
羽田国際化を活用した新たな路線展開

貨物郵便事業

『基盤整備に向けた事業規模拡大』

フレーター機の増強
中国・アジア - 日本 - 北米のネットワーク拡充
国際エクスプレス事業への参入



安全で高品質な商品・サービス
『安全運航を基盤とし、ANAらしさの追求』

コスト構造改革
『環境変化に強い企業体質への転換』

2. 国際拠点空港へ求めるもの

1. マーケット(利用者)ニーズを満たす空港

国際化する羽田も含め首都圏の旺盛な需要に対応できる発着枠の確保
滑走路や旅客ターミナル・貨物上屋など空港基本施設の充実
世界標準である24時間空港の実現
都市部と空港を結ぶアクセス時間の大幅な短縮
鉄道や高速道路と連携した物流ネットワークの確立
国際ハブ空港に相応しい接続利便性の実現(ex.接続時間30分以内)
CIQ体制の充実と所要時間の短縮化
気象条件に左右されない強靱な空港機能の確保
外国人旅客にとってもわかりやすい空港内表示(サイネージ)

2. わが国の国際競争力強化に向けたインフラとしての役割

3. 効率的な空港経営による空港使用料等の低減 (アジアで互角に競争できる水準へ)

3. 完全民営化時に必要な対応

【完全民営化時に懸念すること】

空港使用料やターミナル施設利用料金、賃料などの高騰、高止まり

資本市場からの過度の「利益向上の圧力」 地域独占性ゆえの「競争原理」の欠如

利益追求によるサービスレベルの低下

【必要な対応】

1. 効率的かつ安定的に事業運営を行うための法律の整備

< 検討すべき内容 >

上場基準財務諸表以上の詳細な事業セグメント別の情報公開の義務付け

料金適正化の仕組み(料金規制制度等)の導入

独立した第三者委員会による監視・勧告制度

空港経営が困難になった場合のセーフティネットの機動的発動 等

2. 利用者(エアライン含む)の意見を反映する仕組みの構築